



日 本 国 特 許 庁  
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office

出 願 年 月 日

Date of Application:

2001年 1月29日

出 願 番 号

Application Number:

特願2001-020575

出 願 人

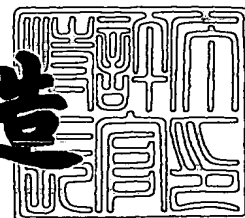
Applicant(s):

東洋紡績株式会社

2001年12月14日

特許庁長官  
Commissioner,  
Japan Patent Office

及川耕造



出証番号 出証特2001-3108953

【書類名】 特許願

【整理番号】 CN01-0068

【提出日】 平成13年 1月29日

【あて先】 特許庁長官 殿

【国際特許分類】 D03D 1/02

【発明者】

【住所又は居所】 滋賀県大津市堅田2丁目1番1号 東洋紡績株式会社  
総合研究所内

【氏名】 篠崎 まり子

【発明者】

【住所又は居所】 滋賀県大津市堅田2丁目1番1号 東洋紡績株式会社  
総合研究所内

【氏名】 北村 守

【特許出願人】

【識別番号】 000003160

【住所又は居所】 大阪府大阪市北区堂島浜二丁目2番8号

【氏名又は名称】 東洋紡績株式会社

【代表者】 津村 準二

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 000619

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 要約書 1

【物件名】 図面 1

【ブルーフの要否】 要

【書類名】明細書

【発明の名称】側面衝突用袋織エアバッグ

【特許請求の範囲】

【請求項 1】

袋織により製織し、袋を形成したエアバッグであり、該エアバッグを構成する基布の全経糸のクリンプ率の変動が 4 0 % 以下であることを特徴とする側面衝突用袋織エアバッグ。

【請求項 2】

エアバッグを構成する基布の幅方向の厚み変動が 3 % 以下である請求項 1 記載の側面衝突用袋織エアバッグ。

【請求項 3】

エアバッグを構成する基布の全経糸のクリンプ率の変動が 3 0 % 以下である請求項 1 記載の側面衝突用袋織エアバッグ。

【請求項 4】

エアバッグを構成する基布の全経糸のクリンプ率の変動が 1 5 % 以下である請求項 1 記載の側面衝突用袋織エアバッグ。

【請求項 5】

エアバッグを構成する基布の全経糸のクリンプ率の変動が 1 0 % 以下である請求項 1 記載の側面衝突用袋織エアバッグ。

【発明の詳細な説明】

【0 0 0 1】

【発明の属する技術分野】

本発明は自動車用安全装置の一つであるエアバッグに関するものであり、輸送車両における搭乗者を側面保護するために特に有益なエアバッグに関するものである。

【0 0 0 2】

【従来技術】

近年、自動車安全部品の一つとして、エアバッグは乗員の安全意識の向上に伴い、急速に装着率が向上している。エアバッグは自動車の衝突事故の際、衝撃をセ

ンサーが感知し、インフレーターから高温、かつ／または高圧のガスを発生させ、このガスによってエアバッグを急激に展開させ、乗員保護に役立つものである。

【0003】

従来、エアバッグには運転席用、助手席用の正面からの衝突時に乗員を保護するものが装着されてきたが、最近では側部からの衝突にも対応できるエアバッグが開発されてきた。

【0004】

運転席用、助手席用のエアバッグには従来2枚のエアバッグ基布を縫製することによって、作製されている。しかし、最近エアバッグの性能向上および製造コストの削減から製織段階でバッグを形成することが出来る袋織り技術が注目されてきた。

【0005】

また、側面保護用エアバッグは、自動車のロールオーバーを想定している場合が多く、運転席用、助手席用のエアバッグとは異なり、展開後に内圧保持時間を数秒から10秒程度確保する必要があるとされている。それによって車両がロールオーバー中にも乗員の頭部が保護できるように設計されている。よって、織物本体からのガス漏れを防がなければならず、縫製品では縫い目からの空気漏れがあるため実用的ではない。現状は袋織りエアバッグ基布に表面コーティングしていることが通常である。

【0006】

【発明が解決しようとする課題】

ところで、この側面衝突用袋織エアバッグは複数枚の布帛が部分的に一体接合されて袋を形成しているバッグであり、複数枚の布帛でなるバッグ部分と一体接合されている綴じ部分の厚みや経糸のテンションが異なってくる。

【0007】

側面衝突用袋織エアバッグを構成する基布の幅方向において、厚みや、経糸のテンションが異なる場合、製織後の巻取り時に基布にしわやつりが入り、基布の品質が落ちる。また、基布は製織後、検反、精練、乾燥、熱セット、様々な後加工

工程を通り最終製品となるため、製織後の段階で基布の品質が落ちていると、後工程での悪さが増加する可能性が大きくなる。

【0008】

更に、現段階においては、側面衝突用袋織エアバッグの場合、自動車の横転を想定していることが多く、バッグの内圧保持性能を向上させるため、袋織リエアバッグ基布に表面コーティングしたエアバッグを使用しており、基布にしわが存在すると均一コーティングが不可能となり、エアバッグとして機能を果たすことが出来ない。

【0009】

そのため、本発明の側面衝突用袋織エアバッグは、従来の袋織エアバッグの問題点、特にエアバッグのフラット性に着目し、エアバッグを構成する基布の幅方向での厚みむらと経糸テンションむらに関する問題点を解決する側面衝突用袋織エアバッグを提供することを目的とする。

【0010】

【課題を解決するための手段】

上記課題を解決するための手段、即ち、本発明の第1は、袋織により製織し、袋を形成したエアバッグであり、該エアバッグを構成する基布の全経糸のクリンプ率変動が、40%以下であることを特徴とする側面衝突用袋織エアバッグであり、

【0011】

その第2は、エアバッグを構成する基布の幅方向での厚み変動が、3%以下である請求項1記載の側面衝突用袋織エアバッグであり、

【0012】

その第3は、エアバッグを構成する基布の全経糸のクリンプ率の変動が、30%以下である請求項1記載の側面衝突用袋織エアバッグであり、

【0013】

その第4は、エアバッグを構成する基布の全経糸のクリンプ率の変動が15%以下である請求項1記載の側面衝突用袋織エアバッグであり、

【0014】

その第5は、エアバッグを構成する基布の全経系のクリンプ率の変動が10%以下である請求項1記載の側面衝突用袋織エアバッグである。

【0015】

【発明の実施の形態】

本発明の側面衝突用袋織エアバッグを構成する原糸は、特に素材を限定するものではないが、特にナイロン66、ナイロン6、ナイロン46、ナイロン12などの脂肪族ポリアミド繊維、アラミド繊維のような芳香族ポリアミド繊維、ポリエチレンテレフタレートやポリブチレンテレフタレートなどのホモポリエステル繊維が使用される。他には全芳香族ポリエステル、超高分子量ポリエチレン繊維、PPS繊維、ポリエーテルケトン繊維などが挙げられる。ただし、経済性を勘案するとポリエステル繊維、ポリアミド繊維（ナイロン66、ナイロン6、ナイロン46）が特に好ましい。また、これらの合成繊維には原糸製造工程や後加工工程での工程通過性を向上させるために、各種添加剤を含有しても何ら問題はない。例えば、酸化防止剤、熱安定剤、平滑剤、帯電防止剤、増粘剤、難燃剤などである。

【0016】

また、通気度低下や目ずれ防止のためのコート剤としては特に限定するものではなく、クロロプレン、クロルスルホン化オレフィン、シリコーンなどの合成ゴムを塗付またはゴム状のものを接着剤を介してラミネートしても良いし、接着剤を介さずそのままラミネートすることも可能である。また、エアバッグとして性能を満たせば、コーティングやラミネートを施さなくてもノンコートバッグで構わないし、ノンコート基布に後加工を施しても構わない。

【0017】

また、製織の際使用される織機についても特に限定はなく、例えばウォータージェットルーム、エアジェットルーム、レピアルーム、プロジェクタイルルームなどが使用される。しかし、製織生産性、経糸へのダメージ、糸汚れなどを考慮するとウォータージェットルーム、エアジェットルームが特に好ましい。

【0018】

また、袋織の柄を決定する際には、ジャカード装置やドビー装置が用いられる。特に複雑な柄出しをするためには、ジャカード装置（電子式、機械式）が必要と

なり、更に生産性、柄変更の容易さより電子式ジャカード装置が好ましい。

【 0 0 1 9 】

使用する原糸の沸水収縮率に、特に限定はないが、JIS-L-1013 (8.18.1A) の熱水収縮率値 (SHW値) が4~15%程度の原糸が、後工程にて沸水収縮工程を通過する際、好ましい原糸であり、より好ましくは6~10%、更に好ましくは8~10%である。

【 0 0 2 0 】

【実施例】

以下、本発明を更に詳細に説明する。なお、実施例、比較例中の物性は下記の方法で測定した。

【 0 0 2 1 】

実施例、比較例に使用する試料は図1の形状にて作成し、A部を袋部 (多重布部)、B部を綴じ部とする。また、バッグ形状等の因子を省くためインフレータ取り付け口やバッグの複雑な形状は取り入れず簡単化した図面とした。また、A部、B部に使用した織組織例を図2~8に示し、図9に、一般的な側面衝突用袋織エアバッグの形状の一例を示す。

【 0 0 2 2 】

クリンプ率の測定方法および変動率の算出方法：

解反原糸のクリンプ率測定にはJIS-L-1096 (8.7.2) を用いた。A部の織組織はどの試料も同じであることから実施例1試料にてサンプリングを行い測定した。

またクリンプ率の変動率を算出するため、実施例、比較例の各試料毎に、綴じ部であるB部からは1試料につき10本の経糸クリンプ率測定し、その平均値を出して、A部 (袋部) の平均値を基本とした時のB部 (綴じ部) との差の割合 ( $| (A-B) / A | \times 100 = \%$ ) で、側面衝突用袋織エアバッグを構成する基布の経糸クリンプ率の変動率を算出した。

【 0 0 2 3 】

厚みの測定方法および変動率の算出方法：

JIS-L-1096 (240g/cm<sup>2</sup>加圧下) を用い、A部、B部において側面衝突用袋織エアバッグ基布の幅方向に各々10ヶ所測定した。また、厚み変動率は、A部 (袋部)

を基本とした時のB部（綴じ部）との差の割合（ $| (A-B)/A | \times 100 = \%$ ）で示す。

#### 【 0 0 2 4 】

しわ、つりの評価方法：

しわやつりに対する評価は側面衝突用袋織エアバッグを構成する基布の生産工程中にある生機状態での外観検査と加工後の外観検査から評価し、また、コート加工性は、加工反にコーティングをした際のバッグの加工性、製品取れ率にて評価した。総合評価は製織性を含めた基布品位、最終製品であるバッグ品位にて評価した。

#### 【 0 0 2 5 】

##### 実施例1

経、緯糸に350dtex/108fのナイロン66フィラメント原糸を用い、電子ジャカード装置を備えたエアジェットルームを用いて平織にて2重袋部で経60本/2.54cm、緯60本/2.54cmになるように袋織りにて製織後、沸水収縮工程を通過させ、引き続き乾燥、セット工程を経て加工反を作成した。この試料を示す図1のA部は2重織袋部分、B部は袋部組織に1点綴じ部を作成した綴じ部組織となっている。

#### 【 0 0 2 6 】

##### 実施例2

経、緯糸に350dtex/108fのナイロン66フィラメント原糸を用い、エアージェットルームと電子ジャカード装置を用いて平織にて2重袋部で経60本/2.54cm、緯60本/2.54cmになるように袋織りにて製織後、沸水収縮工程を通過させ、引き続き乾燥、セット工程を経て加工反を作成した。この試料を示す図1のA部は2重織袋部分、B部は3×3サテン組織を用いた綴じ部組織となっている。

#### 【 0 0 2 7 】

##### 実施例3

経、緯糸に350dtex/108fのナイロン66フィラメント原糸を用い、エアージェットルームと電子ジャカード装置を用いて平織にて2重袋部で経60本/2.54cm、緯60本/2.54cmになるように袋織りにて製織後、沸水収縮工程を通過させ、引き続き乾燥、セット工程を経て加工反を作成した。この試料を示す図1のA部は2重織袋部



分、B部は7×7バスケットを用いた綴じ部組織となっている。

【0028】

#### 実施例4

経、緯糸に350dtex/108fのナイロン66フィラメント原糸を用い、エアージェットルームと電子ジャカード装置を用いて平織にて2重袋部で経60本/2.54cm、緯60本/2.54cmになるように袋織りにて製織後、沸水収縮工程を通過させ、引き続き乾燥、セット工程を経て加工反を作成した。この試料を示す図1のA部は2重織袋部分、B部は5×5バスケットを用いた綴じ部組織となっている。

【0029】

#### 比較例1

経、緯糸に350dtex/108fのナイロン66フィラメント原糸を用い、エアージェットルームと電子ジャカード装置を用いて平織にて2重袋部で経60本/2.54cm、緯60本/2.54cmになるように袋織りにて製織後、沸水収縮工程を通過させ、引き続き乾燥、セット工程を経て加工反を作成した。この試料を示す図1のA部は2重織袋部分、B部は2×2バスケットを用いた綴じ部組織となっている。

【0030】

#### 比較例2

経、緯糸に350dtex/108fのナイロン66フィラメント原糸を用い、エアージェットルームと電子ジャカード装置を用いて平織にて2重袋部で経60本/2.54cm、緯60本/2.54cmになるように袋織りにて製織後、沸水収縮工程を通過させ、引き続き乾燥、セット工程を経て加工反を作成した。この袋織試料を示す図1のA部は2重織袋部分、B部は3×3バスケットを用いた綴じ部組織となっている。

【0031】

【表1】

		実施例 1	実施例 2	実施例 3	実施例 4	比較例 1	比較例 2
厚み (mm)	A 部	0.537	0.537	0.537	0.537	0.537	0.537
	B 部	0.531	0.543	0.526	0.523	0.517	0.520
	変 動 率 (%)	1.1	1.1	2.0	2.6	3.7	3.2
クリンプ率 (%)	A 部	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3
	B 部	9.4	10.7	11.3	12.6	14.3	13.8
	変 動 率 (%)	1	15	22	35	54	48
生機 (個/100m)	しわ	1	1	1	2	5	3
	つり	0	1	1	2	2	2
加工反 (個/100m)	しわ	1	1	2	3	7	5
	つり	0	1	1	2	2	2
コート加工性		◎	◎	○	△	×	×
総合評価		◎	○	○	△	×	×

コート加工性、総合評価は、◎：大変良い、○：良い、△：普通、×：悪い、で印付けしている。

## 【0032】

表1から明らかなように、実施例1の場合は、側面衝突用袋織エアバッグを構成する基布の厚み変動率も小さく、また経糸のクリンプ率変動率もほとんど無いことからエアバッグを構成する基布のフラット性が得られ、生機の段階の欠点数も減少し、更に後加工性が良好な為、加工反での欠点の増加が少ない。また、経糸のクリンプ率が袋部とほぼ同等のため経糸緩みが無く、製織性が大変良好である。また、コート加工性も良好で、その結果、得られた側面衝突用袋織エアバッグの品位も高いものである。

## 【0033】

実施例2の場合、A部、B部の経糸間におけるクリンプ率の変動率が実施例1と比較して若干大きいため、製織性の点において劣るものの、側面衝突用袋織エアバッグを構成する基布の幅方向においては厚み変動率が小さいため、基布のフラット性は良好であり、巻シワ等の欠点も少なく、後加工性も良好である。また、基布のフラット性があるため、コート加工性は良好で、その結果、得られた側面衝突用袋織エアバッグの品位も高いものである。

## 【0034】

実施例3、4の場合、経糸間のクリンプ率の変動率が少々高くなっているため、製織性の点において実施例1に劣るものの、経糸緩みのレベルは製織性を極端に悪化させるほどではない。また、側面衝突用袋織エアバッグを構成する基布の幅方向での厚みの変動率も実施例1よりかは大きくなるものの、製織段階の巻シワはある程度以内に抑えられる。また、コート加工性は実施例1、2と比較すると基布に厚み差があるため、多少劣るが、コート加工性を悪化させるほどではない。

#### 【0035】

比較例1、2の場合、表1からも明らかなように、側面衝突用袋織エアバッグを構成する基布の幅方向における厚み変動率も大きいため、製織後巻芯に巻いた段階で巻シワが発生し、品位が落ち、後加工の際も、基布の耳がたぶり、加工性が悪くなり、更に品位が落ちる。また、経糸間のクリンプ率の変動率も大きく、経糸の緩みが起き、製織性が著しく悪くなる。また、仕上がった加工反の品位が悪いため、コート加工時に悪さをおこす可能性が高く、その結果、得られる側面衝突用袋織エアバッグの品位も悪いものとなる。

#### 【0036】

#### 【発明の効果】

本発明の側面衝突用袋織エアバッグは、該エアバッグを構成する基布において、織組織の異なる部分の経糸間におけるクリンプ率の変動率が小さい為、製織中に経糸緩みの発生を抑制でき、製織性が向上すると共に基布の幅方向において厚み変動が小さいため、基布のフラット性が得られ、巻シワ等による欠点を減少する。また基布のフラット性が得られることにより後加工性が良好となり、後加工にてコーティングが必要な場合においてもそのコート加工性が良好であるため、その結果、得られた側面衝突用袋織エアバッグの品質を良好にすることが出来る。

#### 【図面の簡単な説明】

#### 【図1】

実施例、比較例に使用した袋織リエアバッグ基布試料の1例を示す平面図である。

#### 【図2】

実施例、比較例に使用した2重袋織部の組織図。

【図 3】

実施例1に使用した綴じ部の組織図。

【図 4】

実施例2に使用した綴じ部の組織図。

【図 5】

実施例3に使用した綴じ部の組織図。

【図 6】

実施例4に使用した綴じ部の組織図。

【図 7】

比較例1に使用した綴じ部の組織図。

【図 8】

比較例2に使用した綴じ部の組織図。

【図 9】

一般的な側面衝突用袋織エアバッグの一例。

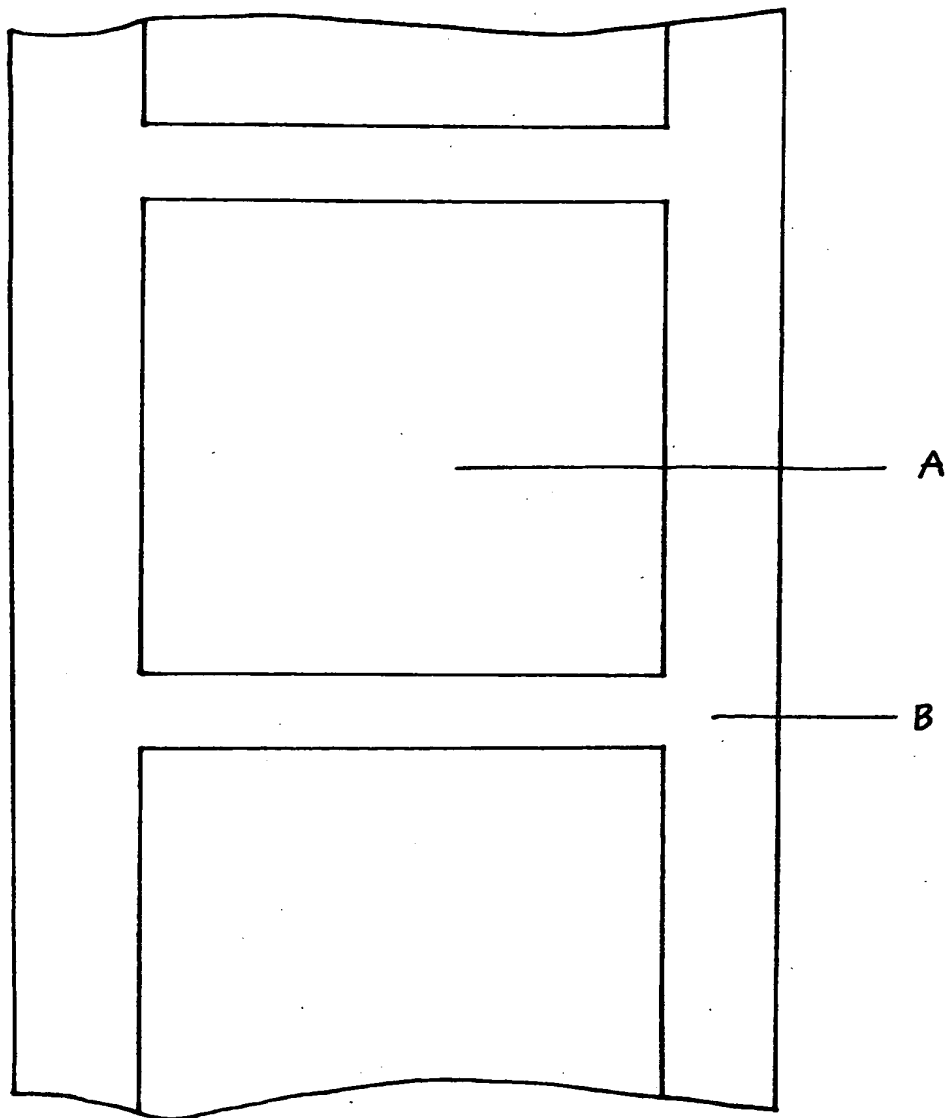
【符号の説明】

A : 二重織袋部

B : 綴じ部

【書類名】 図面

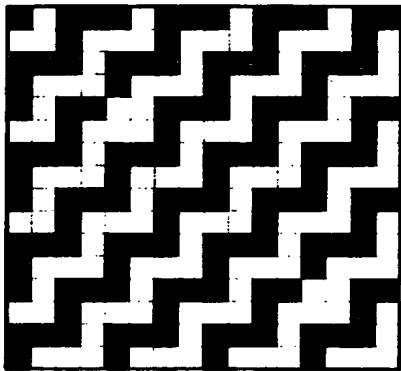
【図 1】



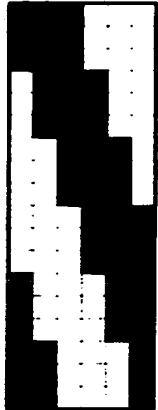
【図 2】



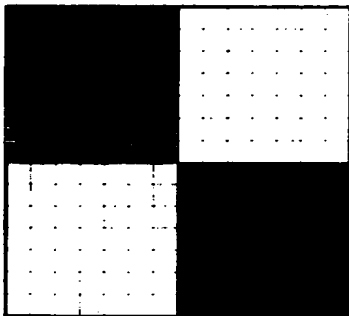
【図 3】



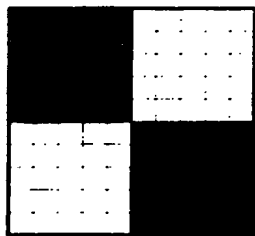
【図 4】



【図 5】



【図6】



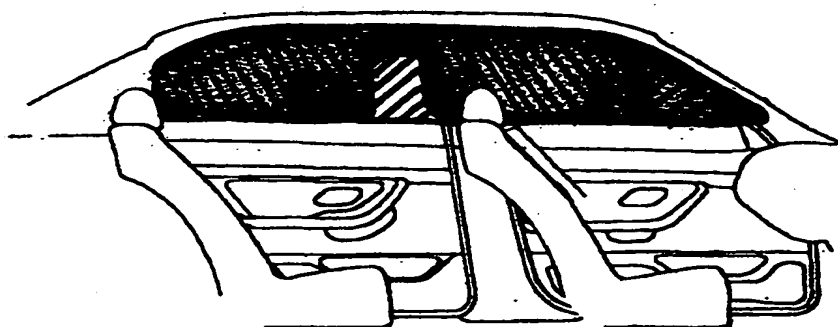
【図7】



【図8】



【図9】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】従来の袋織エアバッグ基布の問題点、特に基布のフラット性に着目し、幅方向での厚みむらと経糸テンションむらに関する問題点を解決する袋織エアバッグを提供することを目的とする。

【解決手段】袋織エアバッグを形成するに際し、基布を袋織により織成し、基布の全経糸のクリンプ率変動が40%以下にしてエアバッグに形成する。

【選択図】 なし



出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[000003160]

1. 変更年月日 1990年 8月10日

[変更理由] 新規登録

住 所 大阪府大阪市北区堂島浜2丁目2番8号  
氏 名 東洋紡績株式会社